

Ruppmannstr. 21
70565 Stuttgart

Einwendung gegen die vorgelegten Pläne - Planfeststellungsabschnitt 1.3 Filderbereich

Ich bin von der Planung betroffen als Einwohner/in des Großraums Stuttgart, Bahnnutzer/in, Steuerzahler/in

Vorbemerkungen / Hintergrund

- 1) Die unter dem Begriff „Filderdialog“ durchgeführte Veranstaltung führte durch die aktive Beteiligung zahlreicher Bürger zu klaren Forderungen für die Planung im Filderbereich:
 - kein Mischverkehr (S-Bahn und Züge der DBahn)
 - Ausbau des Bahnhofs Vaihingen zum Regionalhalt
 - Erhalt der Gäubahn (Abschnitt Stgt. Hbf. über ehem. Westbahnhof bis Rohr)
 - S-Bahn-Ringschluss bis Wendlingen
 - wirksamer Lärmschutz

Keines dieser Ziele wird in der vorliegenden Planung verwirklicht!

Der „Filderdialog“ wurde also von der Landesregierung und der Deutschen Bahn AG nur als Schauveranstaltung genutzt = missbraucht.

- 2) Das Regierungspräsidium ist der Landesregierung unterstellt. Diese sieht sich durch eine „Förderungspflicht“ an das Projekt Stuttgart 21 gebunden. Der Ministerpräsident zieht sich - in klarem Widerspruch zu seiner früheren Bewertung - auf die Begriffe „Baurecht“ und „Volkswille“ zurück: „Der Käs isch gässa.“
Daher ist es fraglich, ob das Regierungspräsidium als weisungsgebundene Behörde die richtige Instanz ist, um Für und Wider unparteiisch und objektiv abzuwägen.

Ich erhebe Einspruch gegen die vorliegende Planung aus folgenden Gründen:

- 1) Der Mischverkehr auf den S-Bahn-Gleisen führt zwangsläufig zu erheblichen gegenseitigen Behinderungen zwischen S-Bahnen und DB-Zügen. Selbst geringfügige Verspätungen werden sich auf das gesamte S-Bahn-Netz und ebenfalls auf den regionalen und überregionalen Bahnverkehr auswirken.
- 2) Die Planung verhindert den dringend notwendigen Ausbau des Bahnhofs Vaihingen zum Halt für Regionalzüge (über 45 000 Einwohner und eine fast ebenso hohe Zahl von Arbeitsplätzen! Universitätsbereich 20 000 Menschen).
- 3) Die Planung schließt eine Nutzung der Gäubahn (ab Hbf.) aus. Vaihingen ist damit nur noch durch den S-Bahn-Tunnel über Schwabstraße mit dem Stadtzentrum verbunden. Seit Jahren gibt es auf diesem Abschnitt Störungen, z.T. mehrfach in einer Woche. Wenn die Gäubahn nicht mehr als Ausweichstrecke zur Verfügung steht, ist Vaihingen dann vom S-Bahn-Netz abgeschnitten. Es liegt kein Notfallkonzept vor. Ein Ersatzverkehr in zumutbarer Form (Busse?) ist nicht realisierbar.
- 4) Verschiedene Gleise sollen für Verkehr in beide Richtungen genutzt werden. Außerdem sind mehrere höhengleiche Schienenkreuzungen vorgesehen. Das führt selbst bei korrektem Funktionieren zu wechselseitiger Behinderung, aber schon bei geringfügigen Störungen zu hoher Unfallgefahr: Rammen oder Frontalzusammenstoß.

- 5) Die S-Bahn soll den Flughafenbahnhof nur noch eingleisig nutzen können. Ein solcher Rückbau ist nicht nur genehmigungspflichtig: Dieser Engpass wird den gesamten S-Bahn-Fahrplan negativ beeinflussen.
- 6) Es besteht kein Bedarf für einen zweiten Flughafenbahnhof, wenn dort nur alle zwei Stunden ein ICE halten soll.
- 7) Es besteht kein angemessener Bedarf für eine direkte Verbindung zum Flughafen aus den Richtungen Böblingen/Freudenstadt/Singen (= Rohrer Kurve). Die Umsteigemöglichkeiten in Rohr bzw. Vaihingen sind ausreichend und könnten ggf. verbessert werden.
- 8) Eine günstige Anbindung des Flughafens wäre mit erheblich geringerem Aufwand zu verwirklichen, wenn die Stadtbahn (U 6) von Leinfelden aus verlängert wird.
- 9) Während der Bauzeit der ‚Rohrer Kurve‘ wird es zu schweren Belastungen für die Anwohner in Rohr, Dürtlewang und Vaihingen kommen: Lärm, Staub, LKW-Verkehr. Dies ist bereits jetzt im Nordbahnhofviertel der Fall. Durch die Baufahrzeuge wird es auf dem stark befahrenen Abschnitt der Autobahn (A 8) noch mehr Staus und Unfälle geben.
- 10) Die ‚Rohrer Kurve‘ zerstört den Wald (Landschaftsschutzgebiet) und mindert massiv seinen Wert als Klimafaktor, Schutz vor Lärm und Abgasen (Autobahn). Sie ruiniert das Erholungsgebiet für Spaziergänger und Radfahrer, sie beeinträchtigt den Waldkindergarten Rohr. Der Lebensraum für Pflanzen und Tiere wird verkleinert und erheblich gestört. Die angebotenen ‚Ausgleichsmaßnahmen‘ sind nichts als Augenwischerei.
- 11) Der vorgesehene neue Berghautunnel (Unterquerung der A 8 aus Richtung Böblingen) liegt an seiner tiefsten Stelle erheblich unter dem bisherigen Gleisniveau und in Richtung Rohr steigt die Strecke steil an: Bei Starkregen wird sich dort Wasser sammeln und die Durchfahrt blockieren.
- 12) Um - wie so oft gefordert - mehr Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu bringen, müssen betreffende Gebiete Schienenanschluss erhalten. Dies wird für das Industriegebiet Vaihingen-Möhringen nicht mehr möglich sein. Noch dazu: die Planung lässt den für die Fa. Scharr seit langem bestehenden Anschluss wegfallen.

Bilanz

Eine Aufzählung so gravierender Mängel bedeutet nicht, dass den Planern mangelnde Kompetenz unterstellt würde. Ursache ist vielmehr die Zentralentscheidung durch Politik und Wirtschaft: Wenn man beschließt, die Gleisflächen zu verkaufen, um dort Großinvestoren, Finanz- und Baukonzernen die erstrebte Rendite zu ermöglichen, dann muss der Bahnhof unter die Erde und dann müssen die Gleise in Tunnel gelegt werden - ohne Rücksicht auf die Folgen. Unter diesen Rahmenbedingungen kann es gar keine „gute“ Planung geben! Es steht fest, dass Stuttgart 21 einen Rückbau von Schienenverkehr darstellt und durch die gestiegenen Kosten bereits jetzt nicht mehr wirtschaftlich ist: ein Projekt der Vergangenheit, nicht der Zukunft! Es führt durch Bau und Betrieb zu einer unverantwortlichen Vergeudung von Finanzmitteln, Material und Energie.

Im Interesse der Öffentlichkeit darf S 21 nicht gebaut werden, selbst wenn es keinen einzigen Euro kosten würde!

Nachname, Vorname

Straße und Hausnummer

Wohnort und Postleitzahl

Datum und Unterschrift